119

13

MÉMOIRE
POUR
CONCOURIR AU PRIX
PROPOSÉ
PAR
L'ACADEMIE DES ARTS,
SCIENCES ET BELLES-LETTRES DE DIJON,
POUR L'ANNÉE 1763,

ET qui a mérité l'ACCESSIT au jugement de la même Académie.

PAR M. LE JOLIVET Fils, Architecte-sous-Ingénieur des ponts & chaussées de la Province de Bourgogne.

Navibus, atque
Quadrigis, petimus benè vivere, quod petis, hìc eſt.
Horace, Ep. XI, liv. I.



A DIJON,
Chez CAUSSE, Imprimeur du Parlement, de l'Intendance & de l'Académie des Sciences, Place Saint Etienne. 1764.

AVEC PERMISSION.

AVERTISSEMENT
DE L'AUTEUR.

SI cet Ouvrage a quelque mérite, ce ne peut être que dans l'exactitude des recherches; celui de l'invention n'y entre pour rien ; auſſi n'y verra-t-on point ces expreſſions brillantes, ni cette dialectique qui tend toujours à donner aux Auteurs plus d'eſprit qu'ils n'en ont. C'eſt ce que j'ai tâché d'éviter avec ſoin, tant pour ce que j'ai puiſé dans les détails du commerce de la Bourgogne, que dans ce que j'ai emprunté des Ouvrages de ceux qui ont déjà traité la matiere : en profitant de leurs réflexions, en me ſervant même de leurs propres détails, j'ai été forcé, pour approcher du vrai, de conſulter l'expérience préférablement aux ſpéculations qu'enfantent toujours les grands projets, dont l'ignorance fait qu'on n'entend pas exactement ce qu'on croit comprendre, & qui ſouvent conduit à beaucoup d'erreurs. Afin de ſimplifier mon Mémoire, j'ai cru ne pouvoir mieux faire que de jetter en notes beaucoup de détails qui formoient dans le manuſcrit donné à l'Académie, une prolixité fatigante, mais

cependant indiſpenſable : je n'ai rien changé dans le corps de mon Ouvrage ; mais comme il m'a été facile en revoyant l'original, d'y découvrir ce que la précipitation m'avoit empêché d'appercevoir, j'ai ſouſtrait quelques répétitions, qui cependant ont paſſé en preuve dans des notes que je propoſe d'examiner : ce qui doit enfin donner le plus grand poids aux conſidérations que je me ſuis faites, c'eſt qu'une entrepriſe de l'importance dont eſt l'exécution du Canal de Bourgogne, doit être commencée, continuée & finie dans un certain intervalle de temps, parce qu'un intérêt ſordide s'occupe toujours à prolonger les Ouvrages ordonnés par les Souverains. C'eſt à l'exécution de ce grand projet que mon Ouvrage devoit répondre, & c'eſt répondre à la queſtion en propoſant tous les moyens d'en ſortir, relativement aux intérêts de la Province de Bourgogne.





SUJET DU PRIX

PROPOSÉ

PAR L'ACADEMIE DE DIJON,

POUR L'ANNÉE 1763.

Déterminer relativement à la Bourgogne, les Avantages & les Désavantages du Canal projeté en cette Province, pour la communication des deux Mers, par la jonction de la Saone à la Seine.



E tous les projets que peut enfanter le génie patriotique pour la décoration, la richesse & la félicité de la Bourgogne, aucun ne se présente sous un aspect plus séduisant que celui d'un Canal qui joindroit les deux mers, en plaçant le point de partage dans le sein de la Bourgogne : la seule idée d'un tel projet, digne des plus beaux siécles de l'Empire Romain, digne même du régne de Louis XV, frappe, étonne par sa grandeur & par le nombre des avantages qui semblent en résulter ; mais cette grandeur n'auroit-elle rien d'idéal ? Est-elle absolument effective dans tous ses points ? Et ces avantages qu'elle annonce ne sont-ils pas au moins balancés par quelques inconvéniens ? Tel est l'esprit du problême proposé par l'Académie des Sciences, Arts & Belles-Lettres de Dijon.

L'homme en général n'a que trop de penchant à se livrer à l'enthou-

siasme; c'est aux Philosophes à le garantir des surprises ausquelles l'expose cette propension naturelle. Dans un vaste projet, l'illusion a des effets toujours à redouter, sur-tout lorsque le peuple est tenu de fournir aux frais de l'entreprise; si les abus ne s'en dévoilent que lorsqu'il n'est plus temps d'y remédier, il devient nécessairement la triste victime de l'erreur. C'est dans des circonstances aussi importantes qu'il est permis, qu'il est même nécessaire de douter; le doute conduit à découvrir la vérité; il force l'esprit à saisir le point essentiel de l'objet qui l'occupe, à en détailler les moindres parties, à l'analyser avec ce sang froid qui ne laisse aucun accès à la prévention, à former enfin un résultat qui porte avec lui le flambeau de la conviction. On ne s'occupera point dans ce Mémoire, de la possibilité physique de l'exécution du Canal, on la suppose démontrée par le projet de M. Abeille; ainsi il ne doit être ici question que de son utilité qui est incontestable, puisque les avantages que la Province de Bourgogne en retirera, sont très-considérables, & que les désavantages qui pourroient en résulter, sont en effet de médiocre conséquence : une exposition successive & impartiale des uns & des autres, va mettre le lecteur en état de prononcer sur la solidité de l'idée que l'Auteur de ce Mémoire s'est formée.

PREMIERE PARTIE.

IL n'y a d'avantageux à une Province que ce qui peut contribuer au bonheur du peuple; ce bonheur dépend immédiatement de l'aisance, elle est proportionnée à la facilité qu'il trouve à satisfaire ses besoins. Le commerce, les arts & la population sont capables de donner cette facilité qui est en raison directe de l'étendue de ces trois objets : le Canal ne procurera donc des avantages réels à la Bourgogne, qu'autant qu'il favorisera le commerce, qu'il engagera à cultiver les arts, & qu'il augmentera la population.

Ce lien qui réunit les hommes par des bienfaits mutuels sans les engager à la reconnoissance, le commerce, en le considérant relativement à une Province, est intérieur quand il fait disparoître les différences qu'une fertilité inégale met entre le bien-être des habitans; il devient extérieur quand il établit une correspondance active & passive avec les autres Provinces du Royaume : il existe un troisiéme genre de commerce sous le nom de commission, qui consiste en dépôt & en expédition de marchandises étrangeres, qui ne font que traverser un pays pour être conduites dans un autre.

Ces trois genres méritent la plus grande attention des politiques : le premier genre donne de la valeur aux fonds cultivés; le second multiplie la masse des richesses conventionnelles; & le troisiéme augmente la masse des richesses réelles par un produit net qui excite l'émulation & ranime l'industrie.

Il eſt certain que le commerce intérieur de la Bourgogne eſt foible, que l'extérieur eſt beaucoup moins utile qu'il ne peut le devenir, & que la commiſſion n'eſt pas au degré d'élévation où la ſituation avantageuſe de la Province pourroit la faire monter : le Canal ranimeroit l'un, augmenteroit l'autre, & multiplieroit la commiſſion. C'eſt une vérité dont nous nous convaincrons par l'examen des cauſes de la langueur actuelle du commerce de la Bourgogne, & par l'énumération des effets que le Canal doit produire.

Quoiqu'il y ait peu de contrées dans la Bourgogne qui ne produiſent du bled, du vin, du bois, & de quoi nourrir des beſtiaux, il n'en eſt pas moins vrai que ces denrées ſont plus abondantes dans certains cantons que dans d'autres; mais pour faciliter la ſubſiſtance des habitans, & mettre les fonds de terre en valeur, le ſuperflu d'un canton doit ſe verſer dans ceux où la diſette pourroit ſe faire ſentir. L'effet néceſſaire de ce commerce intérieur porté à ſon juſte point, eſt de faciliter une ſubſiſtance égale dans toutes les parties de la même Province : les prix des denrées ſont d'une inégalité ſenſible dans différens cantons de la Bourgogne ; il en eſt dans leſquels les Habitans réduits à la plus grande miſere, ne peuvent faire uſage que de mauvais alimens. Le bled qui, dans la plaine que nous nommons communément le Pays-Bas, ne coûte que trente-ſix à trente-ſept livres la mine, & ſouvent moins dans l'Auxois, ſe paye ordinairement cinquante-quatre dans le Comté d'Auxerre; beaucoup d'habitans de nos montagnes ne mangent que du pain de ſeigle, & quelquefois d'avoine : la différence du prix des bois, tant pour la conſtruction que pour le chauffage, eſt encore très-marquée; le même cube qui coûte neuf à dix livres à Dijon, vaut moins à Châtillon, & beaucoup plus à Auxerre. Ces inégalités de prix démontrent la langueur de notre commerce intérieur, mais la plus ſimple réflexion en découvre la cauſe dans la difficulté des tranſports qui ſe font tous par terre : cette façon de voiturer les denrées exige des frais très-conſidérables ; en vain la ſolidité des routes rend-elle les charrois plus faciles, & diminue-t-elle le nombre des chevaux néceſſaires au tirage des voitures; la dépenſe que font les hommes & les chevaux augmente trop le prix des denrées, pour que leur circulation ſoit auſſi forte qu'elle devroit l'être (*a*).

(*a*) Un cheval ne peut traîner qu'un millier peſant, & ſa dépenſe par jour peut être eſtimée à raiſon de vingt ſols ; on porte ſeulement à pareille ſomme la dépenſe d'un homme chargé de conduire une voiture ; ainſi cette voiture attelée de trois chevaux ſera évaluée à quatre livres ; elle ne porteroit cependant que trois milliers, ce qui eſt environ le poids de quatre mines de bled, meſure de Dijon ; de telle ſorte que le tranſport d'une mine, à une journée de diſtance, en augmente la valeur de vingt ſols. Or une journée, eu égard au retour, ne peut être que de cinq lieues; un éloignement de dix lieues ſera, ſur le prix du bled, une différence de quarante ſols, & de quatre francs ſi on le tire de vingt lieues.

Si le calcul eſt établi ſur trois chevaux, c'eſt pour éviter l'erreur; & comme la même ſuppoſition ſubſiſte dans l'un & l'autre cas en augmentant les frais ordinaires, la route par eau aura plus d'avantage.

La langueur de notre commerce intérieur eſt donc inévitable, puiſqu'il conſiſte en denrées d'une peſanteur conſidérable, & que la plus grande partie de la Province eſt dans l'obligation de tranſporter par terre ſes productions. Nous avons cependant cinq rivieres navigables en Bourgogne, la Saone, la Loire, l'Arroux, l'Yonne & la Seine : la premiere ne fait qu'en baigner les limites orientales & méridionales ; la Loire n'arroſe qu'une très-petite partie du Charolois ; l'Arroux traverſe le Montcenis ; l'Yonne n'eſt navigable que dans l'eſpace de dix lieues ; & la Seine ne permet que le flottage ; par conſéquent ce n'eſt pas la vingtiéme partie de la Bourgogne qui jouit de la facilité que la navigation procure pour les tranſports des denrées & des marchandiſes néceſſaires à la ſubſiſtance des habitans ; facilité qui pourroit cependant ranimer notre commerce intérieur, parce que les frais de navigation en pareil cas ſont ſi peu conſidérables, que l'augmentation ſur le prix des denrées eſt inſenſible, & ne peut gêner le Marchand dans ſes emplettes (*a*).

Le Canal qui procureroit à la Province l'avantage d'une navigation, détruiroit donc le plus grand obſtacle à la vigueur du commerce intérieur : il y aura cependant quelques cantons dont les habitans ſeront toujours obligés de tranſporter leurs denrées par terre, dans leſquels, la même cauſe de langueur produira les mêmes effets ; mais le Canal traverſant la Province dans ſa plus grande longueur par différens détours que l'on ſera forcé de lui faire faire, arroſera plus de trente-ſix lieues de pays.

Il fera donc ceſſer dans la plus grande partie de la Bourgogne, les inconvéniens qui réſultent des tranſports par terre, de plus, les routes actuellement ouvertes, exigent néceſſairement un entretien conſidérable, non ſeulement en aſſerviſſant les Communautés voiſines à un travail continuel qui leur dérobent des journées qu'elles auroient données à l'agriculture, mais encore en coûtant à la Province des ſommes très-fortes, que l'on emploie à réparer les dégradations occaſionnées par le poids énorme des voitures. Ces routes devenant alors moins fréquentées, elles n'exigeront plus les mêmes dépenſes, & l'on pourra employer les fonds qu'elles abſorbent, à en ouvrir de nouvelles, qui ſe dirigeant

---

(*a*) Un bateau attelé de quatre chevaux, gouverné par quatre hommes, porte quatre-vingt milliers ; ſuivant l'évaluation des frais d'hommes & de chevaux, ils ne ſeront que de huit livres ; s'il eſt chargé de bled, ſa cargaiſon ſera au moins de cent mines ; une journée d'éloignement n'augmentera le prix de chaque mine, que d'un ſols ſept deniers pour le tranſport par eau : mais pour faire diſparoître l'énorme différence qui eſt entre les deux moyens de tranſporter, on objectera peut-être que le chemin eſt beaucoup plus long par eau que par terre, que d'ailleurs le ſervice des écluſes retarde la traite : cette objection n'eſt que ſpécieuſe : en admettant les principes ſur leſquels elle eſt appuyée, on peut tout au plus prétendre que le temps employé pour la même diſtance, ſoit double de l'autre, ſur-tout dans un Canal aligné autant qu'il eſt poſſible. Chaque mine ne coûteroit que trois ſols deux deniers de tranſport, tandis que par terre nous avons vu que le prix eſt de vingt ſols ; cette différence devient d'autant plus ſenſible, que l'éloignement eſt plus grand, & que le commerce eſt plus conſidérable.

ſur

fur le Canal, feront jouir la Province entiere des avantages inféparables de la diminution des frais de tranfport. D'ailleurs il eft affez probable que l'on ouvriroit par la fuite différens canaux dans la Province, à l'effet de communiquer avec celui de l'Armançon dont il eft queftion dans ce Mémoire : le point de partage de Pouilly pourroit facilement fervir à un Canal, qui allant joindre l'Arroux, en raffemblant les eaux des étangs de Culêtre, Bareaux, Fouchés & ceux d'Arnay-le-Duc, pafferoit à Autun, à Toulon, & aboutiroit à Digoin dans la Loire; ce Canal traverferoit l'Auxois dans fa plus grande longueur, comme celui de l'Armançon le traverfe dans la largeur : mais que par la fuite ce projet & tous ceux qui peuvent être formés, foient exécutés, ou qu'ils foient négligés, la vérité que l'on développe n'en eft pas moins conftante.

Les Communautés du Bailliage de la Montagne & de l'Auxois qui très-fouvent abondent en grains, embarqueroient cette denrée fur le Canal pour l'Auxerrois où elle eft communément fort chere; les bleds du Pays-Bas pourroient remonter jufqu'à Dijon, & peut-être au delà; & les bois qui y font à un prix confidérable, baifferoient néceffairement de prix. Il n'eft enfin aucun lieu de la Province auquel la navigation du Canal ne devînt fenfiblement utile par l'économie des frais de tranfport; l'on n'excepte pas même les cantons les plus éloignés de fes rives.

Châtillon-fur-Seine (*a*), l'une des Villes de la Bourgogne qui paroiffe

---

(*a*) *DÉTAIL DU TRANSPORT DES FERS.*

De Châtillon-fur-Seine à Châlon-fur-Saone il y a vingt-huit lieues.

De Montbard à Châtillon il y a fept lieues : la moyenne proportionnelle des différens prix pour le tranfport du millier de fer de Châtillon à Châlon, eft de 14 l.

La proportion de 28. 14. :: 7. $3\frac{1}{2}$

Le tranfport de quatre-vingt milliers de fer de Châtillon à Montbard, coûtera	280 l.	
De Montbard à Dijon, il faudra quatre journées à 8 l.	32	
Frais pour le paffage de cinquante éclufes.	11	5 f.
De Dijon à St. Jean-de-Lône, une journée par eau à 8 l. . . .	8	
De St. Jean-de-Lône à Châlon, fuivant la Saone.	16	
Droits à payer à Dijon, . . . 2 l. / à St. Jean-de-Lône, 10 f. / à Seurre, ... 5 / à Verdun, ... 3 } 5 l. 15 f. par millier, & pour les quatre-vingt milliers, la fomme de .	460	
Total des frais pour quatre-vingt milliers de fer, par eau. . . .	807 l.	5 f.

FRAIS PAR TERRE.

De Châtillon à Châlon, . . . 14 l. / Droits à payer à Dijon, . . . 2 / à Châlon, ... 2 } 18 l. par millier, & pour les quatre-vingt milliers,	1440 l.	

Le millier de fer par le Canal, coûtera 10 l. 2 f. de Châtillon à Châlon, & 18 l. en faifant le tranfport par terre : le bénéfice par millier eft de 3 l. 18 f. & pour les quatre-vingt milliers, il eft de 312 liv.

B

la moins intéreſſée par ſon éloignement du Canal, jouiroit d'un ſenſible avantage. Le port de Montbard eſt éloigné de dix lieues de Châtillon; malgré le déſavantage de ſa ſituation reſpectivement au Canal, cette Ville néanmoins bénéficieroit de 3 l. 10 ſ. par millier de fer, en prenant la voie du Canal pour les rendre à Châlon-ſur-Saone. Le calcul en note ne laiſſe aucune erreur à ſoupçonner.

L'exécution du Canal, en facilitant la circulation d'où dépend la vigueur du commerce intérieur, le ranimeroit donc réellement; mais l'utilité du commerce extérieur eſt une ſuite néceſſaire de l'activité de l'autre. La certitude des utiles effets que produiroit le Canal par rapport au premier genre, devient une préſomption favorable du degré de force où parviendroit bientôt le commerce extérieur : l'utilité de ce dernier eſt en raiſon directe de l'un, & inverſe de l'autre; il eſt donc intéreſſant que la valeur des marchandiſes importées, ſoit plus petite, & que le produit de celles qui ſont exportées, ſoit plus grand.

Dans l'état actuel de la Province, le luxe & les beſoins réels nous aſſujettiſſent à des importations très-diſpendieuſes, & nos exportations ſont beaucoup moins avantageuſes qu'elles ne pourroient l'être : ces deux vérités prouveront par leur développement, que le Canal augmentera l'utilité de notre commerce extérieur.

Nous tirons de l'Etranger (*a*), le ſel, le tabac, les épiceries, la marée, les drogues, les fromages, toutes ſortes d'étoffes de ſoye & de laine, les toiles, les dentelles, la quinquaillerie, beaucoup de papier, de livres, de meubles, tous les métaux, excepté le fer, quelques marbres & des meules de moulin; tous ces objets ſont pour la Province une dépenſe d'autant plus conſidérable, que la plupart y ſont apportés de fort loin, & que la ſeule voie qui leur ſoit ouverte, eſt toujours par terre. S'il eſt des marchandiſes dont la légéreté s'oppoſe à ce que les frais de tranſport ajoutent ſenſiblement à leur valeur, il y en a beaucoup d'autres dont la peſanteur augmente conſidérablement le prix; les huiles, les ſavons, les ſucres, partie des drogues pour la teinture, les cuirs, les plombs, enfin tout ce que les Commerçans nomment groſſes marchandiſes, en deviennent beaucoup plus cheres : la valeur croît proportionnellement à l'éloignement du lieu d'où on les tire, & c'eſt à Orléans, à Paris, en Normandie, en Flandre, en Brie, en Auvergne, en Provence, à Lyon que nous nous fourniſſons. Les meules de moulin, dont heureuſement la conſommation n'eſt pas conſidérable, ſont, elles ſeules, un objet d'importation très-onéreux; rendues à Dijon, les frais de voiture en quadruplent exactement leur valeur : par le ſecours de la navigation ſur le Canal, toutes ces mar-

---

(*a*) L'Auteur appelle Etranger, tout ce qui n'eſt pas Bourgogne; ce Mémoire ne devant être relatif qu'à cette Province, il eſpere qu'on voudra bien lui permettre cette expreſſion.

chandiſes importées nous coûteroient donc moins qu'à préſent (*a*). Le ſel & le tabac, deux objets d'une très-grande conſommation, nous feront probablement fournis à plus bas prix qu'actuellement, & le Canal enfin augmentera l'utilité du commerce extérieur, en rendant l'importation moins onéreuſe; mais ſon utilité ſera plus ſenſible encore ſur l'exportation.

La poſition heureuſe de la Bourgogne aſſure une abondance peu commune en bois, en fourage, en bled, en vin & en bétail; auſſi la fécondité du ſol nous donne-t-elle un ſuperflu dont nous pouvons diſpoſer en faveur de nos voiſins : c'eſt ſur ce fondement ſolide que notre commerce extérieur eſt principalement établi; car ſi on en excepte quelques forges communes, & du fer dont les mines ſont très-abondantes dans pluſieurs cantons de la Province, on y rencontre ſi peu de manufactures, que nos exportations conſiſtent uniquement dans le produit de nos terres : quelques détails ſuffiront pour faire ſentir que le Canal les rendroit plus utiles en augmentant le produit net qui réſulteroit des différentes branches de commerce.

Quand on n'exporte que ſes denrées, tout eſt profit; mais il eſt d'autant plus foible, que leur valeur eſt moins conſidérable, & que la quantité en eſt plus petite. Le Canal procureroit donc à la Bourgogne un plus grand profit que celui qu'elle fait à préſent, s'il faiſoit hauſſer le prix des denrées exportées, & s'il augmentoit la ſomme des exportations : mais pour connoître tous les avantages qu'il peut produire, il ſuffit de faire attention aux effets de la concurrence & de la facilité des tranſports.

» C'eſt la concurrence, dit M. de Monteſquieu, qui met un prix juſte » aux marchandiſes, & cette concurrence eſt l'effet de la multiplicité des » débouchés : l'acheteur fait la loi au vendeur, dès qu'il eſt aſſuré que » les circonſtances l'obligent à lui livrer ſa marchandiſe. » Telle eſt la poſition de la Bourgogne, rélativement à ſon commerce d'exportation : ſes différens cantons n'ont qu'un ſeul débouché; on pourroit même porter cette vérité juſqu'à la démonſtration, en paſſant ſucceſſivement en revue toutes les branches de ſon commerce; mais l'application des principes d'après leſquels on va raiſonner, ſera ſi facile à faire, qu'il ſera ſuffiſant de prouver que la plus floriſſante portion de ſon commerce, celle enfin qui ſe fait ſur la Saone, eſt infiniment moins utile qu'elle ne pourroit l'être, parce que cette riviere n'offre qu'un ſeul débouché.

La Saone n'eſt navigable que depuis Pontallier, & aucune de nos denrées ne la remonte pour paſſer à l'Etranger; de ſorte que tout notre commerce ſur cette riviere ſe réduit à celui qu'on peut faire avec la

---

(*a*) Il faudroit ſuppoſer les Fermes en régie pour eſpérer du Monarque la diminution du profit immenſe ſur ces objets; mais comme celui qui a l'argent eſt toujours le plus à ménager, le Traitant devient deſpotique; il n'eſt pas Légiſlateur, mais il oblige à lui conſerver ſes droits. Eſprit des Loix, LIV. XIII, CHAP. XIX.

Breſſe, le Beaujolois, le Lyonnois, & les Provinces méridionales.

La quantité de vin qui ſe recueille dans les Provinces qu'ici l'on nomme communément les Pays d'en bas, eſt telle, que notre commerce avec ces Provinces, conſiſte ſeulement en bois de conſtruction & de chauffage, en charbon, en bled, en fourage, en fer & en chanvre; mais la fertilité de la Breſſe & du Beaujolois leur rend nos bleds inutiles : le Dauphiné ſe ſuffit à lui-même, & il eſt dans le cas d'être aiſément approviſionné par la Breſſe, la Dombe, le Vivarais & la Provence, par les bleds de la Barbarie & quelquefois par ceux que produit l'Auvergne : nos bleds ne pouvant donc deſcendre qu'à Lyon, qui eſt le ſeul débouché de Bourgogne, on eſt forcé par conſéquent de vendre aux Lyonnois avec leſquels il n'y a aucune concurrence favorable à eſpérer. Si l'intérêt diviſe quelquefois les Marchands, le plus ſouvent auſſi l'intérêt les unit; & la Bourgogne eſt preſque toujours dans le cas de redouter le monopole. Loin de pouvoir proportionner le prix de ſes grains à ſon travail, le cultivateur reçoit donc la loi du commerçant avide; & le bled, cette denrée ſi précieuſe, dont l'exportation devroit être infiniment utile à la Province, l'eſt en effet très-peu, parce que le commerce dans cette partie n'a qu'un ſeul débouché, qui même ſe trouve ſouvent fermé par l'abondance de l'Auvergne.

Le bois & le charbon ſont dans la même claſſe, encore éprouvent-ils la concurrence de la Franche-Comté & de la Breſſe; ainſi le Marchand de Lyon qui peut ſe pourvoir à volonté dans l'une ou l'autre de ces trois Provinces, jouit de l'avantage du choix, tandis que le propriétaire ou ſon repréſentant ne peut vendre qu'aux Lyonnois : la même langueur ſe trouve dans l'exportation des fourages & dans celle des fers.

L'immenſe quantité de forges qu'on voit en Bourgogne, devroit faire l'objet d'un commerce en fer très-lucratif; la Breſſe, le Beaujolois, le Foreſt, le Vivarais, en un mot, les Provinces arroſées par le Rhône au delà de Lyon, ne peuvent s'en paſſer : mais par une fatalité ſinguliere à notre Province, les Lyonnois ſe ſont inſenſiblement emparés de ce commerce qu'ils font ſans concurrence, & c'eſt à eux ſeuls que nos Négocians & nos Fabriquans ſont forcés de vendre les produits de leurs mines; on en peut juger par l'exemple ſuivant.

Un Commerçant de cette Ville (*a*), homme ſpéculatif & induſtrieux, voulut eſſayer de ſecouer cette eſpèce de joug : il conduiſit lui-même ſes fers à la foire de Beaucaire; mais les Marchands Lyonnois, par des pertes qu'ils étoient bien ſurs de réparer, parvinrent à démontrer qu'il falloit leur abandonner le privilége excluſif du monopole : tel eſt auſſi le ſort de la vente des bois, & en général, celui de toutes les autres branches de commerce extérieur qui ſe fait par la Saone.

La ſeule cauſe de la langueur du commerce, eſt le défaut de con-

(*a*) M. Courtois.

currence, & la nécessité où nous sommes réduits de verser à Lyon notre superflu, nous expose à périr de misere au sein même des richesses; que notre industrie ouvre un autre débouché, & la concurrence qui s'établira, ranimera tout. La crainte de manquer de bled à Lyon, forcera les Commerçans à mettre un prix convenable à des denrées que d'autres leur disputeront : le Canal peut nous procurer cette concurrence désirable; alors l'abondance que nous sommes aujourd'hui forcés de redouter, deviendra l'objet de nos vœux.

Tous les objets de notre commerce actif avec l'Etranger, sont dans la classe des grosses marchandises; il est presque impossible dans l'état actuel de la Bourgogne, que les denrées qui sont très-éloignées des rivieres navigables ou des frontieres, puissent faire partie de celles qui sont exportées. Celles du centre de la Province sont dans la plus désavantageuse position, parce que les frais exorbitans d'une traite forcée, diminuent considérablement le profit que leur exportation pourroit donner; & si quelques-unes sont assez nécessaires à nos voisins pour être recherchées malgré leur éloignement des frontieres & des rives, il est certain qu'elles seroient enlevées en beaucoup plus grande quantité si les frais du transport étoient moins considérables.

Sur les registres des Bureaux des Traites foraines en Bourgogne & en Franche-Comté, on voit que par année commune dans l'espace de douze ans, il n'est sorti des vins de Bourgogne que pour la somme de cinq cents quarante-huit mille sept cents quatre-vingt livres, pour l'Allemagne, l'Angleterre, le Dannemark, la Flandre, l'Espagne & Genève : on ne pourroit pas, sans se tromper, borner le produit de nos vins à cette somme; mais on l'excéderoit peut-être si on ajoutoit le tiers en sus, car la consommation intérieure de cette boisson délicate ne peut entrer en comparaison avec la consommation qui s'en fait chez l'Etranger; en l'admettant cependant comme d'un à trois, il s'ensuivroit que la vente des vins donneroit par an à la Bourgogne sept cents trente-un mille sept cents douze livres : le Canal qui diminueroit considérablement les frais de transport, augmenteroit la quantité de cette espèce d'exportation. Le pays qui tire le plus de nos vins, est l'Allemagne; la route qu'ils tiennent pour y arriver est directement opposée au Canal : la voie la moins chere est toujours préférée; c'est par cette raison qu'un Négociant de Berlin vient tout récemment d'indiquer à un Commissionnaire de Dijon, la route de Rouen pour lui envoyer des vins de la récolte de 1762; le Canal qui rendroit cette route plus commode & très-peu dispendieuse, pourroit donc faciliter la traite des vins fins pour une partie de la Haute-Saxe : en examinant l'étendue & la fertilité des pays qu'il arroseroit, on verra évidemment que non seulement le prix des denrées exportées, mais même encore leur quantité, deviendra plus considérable.

L'intérêt personnel, ce mobile des plus grandes entreprises, rend constamment l'homme attentif à saisir tous les avantages que lui donne sa position : c'est lui qui, franchissant les difficultés de notre commerce

actuel, vient d'en faire naître une nouvelle branche ſur une matiere qui jusqu'ici n'avoit fait qu'un très-foible objet d'exportation ; & l'activité de deux Négocians a étendu les avantages que les chanvres pouvoient nous procurer (*a*).

Les vins qui ſont la réputation de la Province en cette partie, ne ſont pas les ſeuls qu'on y recueille; les coteaux depuis Tournus à Dijon, ceux d'Avalion, de Montbard, de Semur, de Flavigny, & Vitteaux, en produiſent dont la qualité eſt ſupérieure à ceux d'Auxerre & de la Champagne; l'on n'exporte cependant que nos vins précieux, parce que les frais de voyage étant exceſſifs, la valeur des vins ordinaires eſt à peine le quart de ſon prix quand il eſt rendu à ſa deſtination, ſoit à Paris, ſoit en Flandre, *&c.* d'où il réſulte que les Marchands préferent ceux qui ſont plus à leur portée. Dès que la navigation détruira l'immenſité des frais, cet obſtacle ſi puiſſant aux exportations, il eſt probable que la vente de nos vins augmentera conſidérablement : cette même navigation donnera de la valeur à nos marbres; Montbard, Vitteaux, la Doue-Saint-Romain, *&c.* feront par ſon moyen un commerce utile : ces lieux ſont enrichis de carrieres de marbre très-abondantes, dont la beauté les fera deſirer, ſur-tout dès que l'établiſſement du Canal facilitera le tranſport de cette peſante marchandiſe à Paris (*b*). Les carrieres de Dijon ne peuvent-elles pas faire l'objet d'une exportation avantageuſe à cette Capitale ? Le prix de la pierre dans les Villes de St. Jean-de-Lône, Seurre, Verdun, *&c.* eſt ſi exceſſif, & cette matiere eſt ſi rare, que les Habitans ſont obligés de conſtruire en brique. Malgré la diſtance des carrieres à la Saone, & de ces Villes, on conçoit aiſément que les frais de tranſport diminueront encore la dépenſe de la conſtruction actuelle en augmentant la ſolidité.

Nous ne connoiſſons en Bourgogne que nos mines de fer; mais eſt-il bien certain que la terre ne recéle pas dans ſon ſein des matieres auſſi intéreſſantes ? Les mines que l'on exploite à Epinac & dans le Charollois, prouvent que la Bourgogne n'eſt pas privée des mines de charbon de terre, de la marne, & de carrieres d'ardoiſe; ſi la nature dérobe ces matieres à nos yeux, les déblais néceſſaires pour former les tranchées du Canal, peuvent facilement nous les découvrir : ce que l'on avance ici n'eſt aucunement l'effet d'une imagination échauffée; la nature du ſol & du lit de l'Armançon que le Canal doit occuper dans tout ſon cours, autoriſe cette préſomption.

Cette riviere roule ſur une argille qui change de couleur à meſure que l'on s'éloigne de ſa ſource : elle eſt rouge à Aiguilly; à Normier

---

(*a*) Le commerce de chanvre pour la Normandie eſt bien conſidérable; il ſe fait par l'Yonne, & le tranſport par terre fait les deux tiers de la différence ſur les frais de celui qui ſe fait par Châlon.

(*b*) Voyez ſur cette matiere un Mémoire très-bien détaillé dans les Tables de Bourgogne, fait par M. Varenne de Beoſt, Correſpondant de l'Académie Royale des Sciences de Paris.

elle prend une couleur jaunâtre ; à Montigny cette argille eſt tout-à-fait rouſſe, & conſerve cette nuance juſqu'au delà de Buſſon ; elle eſt bleue depuis Rougemont juſqu'au deſſous de Crey, mais mêlée de ſable ; plat à meſure enfin que l'Armançon avance vers l'Yonne : cette matiere ſe mêle avec un ſable ſemblable à celui que charie la Breme qui ſe réunit au deſſous de Buffon. C'eſt aux Naturaliſtes à juger ſi ces différentes couleurs n'annoncent pas quelques tréſors cachés (*a*).

Sans ſe livrer à des conjectures vagues & chimériques, on peut donc eſpérer que le Canal fera naître de nouvelles branches de commerce en contribuant à rendre nos exportations plus avantageuſes ; qu'enfin il augmentera l'utilité de notre commerce extérieur par l'accroiſſement du produit des marchandiſes exportées, & pour la diminution des dépenſes de l'importation actuelle : la preuve de la multiplicité des commiſſions qu'il procurera, va achever de démontrer que le déſir du peuple pour l'exécution de cet utile projet, eſt bien fondé, puiſqu'il favoriſera réellement encore par ce moyen, le commerce de la Bourgogne.

Il y a trois ſortes de commiſſions : l'une qu'on nomme d'achat, fait partie du commerce extérieur dont il a été parlé plus haut ; l'autre plus connue ſous la dénomination de banque, n'eſt qu'un dépôt d'argent & de lettres de change dont l'agiot procure du bénéfice, & cette commiſſion augmente en raiſon de l'étendue du commerce & de ſes diviſions : en ne s'attachant qu'aux objets les plus intéreſſans, on voit aiſément que la commiſſion d'entrepôt eſt beaucoup plus avantageuſe que l'autre, elle multiplie les occaſions de travail ; quand même elle ne fourniroit pas des produits auſſi forts que la banque, une ſaine politique lui donnera toujours la préférence (*b*) : c'eſt cette eſpèce de commiſſion qui fut la ſeule ſource des richeſſes de Corinthe ; ſa ſituation la rendoit l'entrepôt des marchandiſes de l'Aſie & de l'Italie : celle de la Bourgogne n'eſt pas moins favorable pour le commerce.

Les Voituriers ſe bornent communément à un trajet limité, & paſſent rarement les bornes ordinaires de leurs courſes ; la crainte de ne pas trouver des retours utiles, leur preſcrit cette loi.

Lorſque les marchandiſes ſont deſtinées pour des pays éloignés, il eſt néceſſaire de les dépoſer en route dans certains lieux, d'où elles ſont enſuite repriſes par d'autres conducteurs qui les tranſportent à leur deſtination ; ce point de dépôt doit être à peu près également éloigné du pays d'où ces marchandiſes ſont tirées, & de celui dans lequel on les importe. La Bourgogne ſituée au centre du Royaume, également

---

(*a*) Iohn-Nikol dans ſes Remarques, pag. 127, fait la deſcription d'une mine de terre à Foulon, dont les ſignes ont beaucoup d'analogie à ceux des différentes couleurs reconnues dans l'Armançon, ſinguliérement le rapport entre les montagnes de Worbuin en Bedfordshire, & celle de Rochefort & de Nuits-ſous-Ravieres.

(*b*) Tyrrhe, Carthage & le Caire lui durent autrefois leur ſplendeur ; c'eſt encore elle qui eſt à préſent la principale ſource des richeſſes de la Hollande.

éloignée des deux mers, feroit par fa pofition naturelle, non feulement l'entrepôt de la France, mais encore de l'Europe entiere. La commiffion devroit donc être très-confidérable en cette Province; il s'en faut cependant beaucoup qu'elle foit auffi forte que fa fituation le permet (*a*). Il eft vrai que les priviléges des Fermiers des coches & des diligences, joints à la facilité qu'ils ont de tout entreprendre, s'oppofent à ce que la quantité des perfonnes occupées à ce genre de commerce, foit fort nombreufe; peut-être en conclura-t-on que la preuve tirée du petit nombre de commiffionnaires, eft foible. Si la commiffion que la nature appelle en Bourgogne, ne s'y établit pas, la raifon en eft fimple : le commerce eft femblable à un fleuve dont la pente naturelle détermine la courfe, mais qu'une digue ou une montagne en forment un obftacle à fon cours, forcent à fe frayer une autre route : la néceffité des tranfports par terre doit encore en être accufée; l'immenfité des frais a dû rebuter les Négocians, puifque l'économie fur cette partie eft la principale portion de leur profit.

Il n'eft donc pas étonnant que le Levant, l'Efpagne & les Provinces méridionales trouvant plus d'avantages à commercer par mer avec l'Angleterre, la Hollande & les Provinces du Nord, ayent préféré cette voie à celle que leur offroit la Bourgogne; mais dès que la navigation du Canal aura détruit l'obftacle qui les oblige à prendre ce détour, tous les peuples engagés par leur intérêt, concourront à nous enrichir. Les dangers du détroit de Gibraltar détermineront ceux qui commercent avec les Echelles du Levant, à préférer la route par le Rhône, la Saone, l'Ouche, l'Armançon & la Seine; l'Italie, la Savoye, la Suiffe viendront charger nos bateaux de leurs marchandifes, & remporteront nos échanges.

En affurant à la Bourgogne tous les droits que la nature lui a donnés pour être l'entrepôt de l'Europe, il n'eft aucune efpèce de commerce que le Canal ne doive augmenter; mais dans un pays où le commerce eft étendu, les fortunes y font plus confidérables, & les arts y font plus cultivés; il procurera encore les avantages qui réfultent de leur accroiffement.

Les befoins des hommes ont fait naître les arts; les uns font de premiere, les autres de feconde néceffité : comme il eft des befoins

(*a*) L'Auteur n'a pu fe procurer tous les éclairciffemens qu'il auroit défiré; mais le calcul fuivant peut donner des idées capables de faire connoître la foibleffe de la commiffion. Par un relevé exact du prix de toutes les marchandifes qui ont paffé de bout pendant douze années dans les Bureaux des traites foraines du Duché & du Comté de Bourgogne pour l'Etranger, on voit dans les tables jointes au Mémoire, que la fomme ne monte tout au plus qu'à deux millions cinq cents treize mille fix cents quatre-vingt-deux livres, dans laquelle cependant on comprend la valeur de toutes les marchandifes du cru de cette Province & de la Franche-Comté, exportées hors du Royaume : il en eft de même de celles qui, fans paffer par la Bourgogne, n'ont fait que traverfer la Franche-Comté.

urgens,

urgens & naturels, il en eſt auſſi de moins preſſans. La certitude de la conſommation & les beſoins de la vie obligent à cultiver les premiers, & l'aiſance des peuples accroît les autres. L'agriculture nous ſervira de preuve rélativement aux arts du premier genre.

Ce n'eſt qu'en cultivant la terre avec ſoin, qu'on peut arracher de ſon ſein les fruits qu'elle prodigue à l'activité & à l'induſtrie : on doit la deſſécher lorſqu'elle eſt trop humide, & au contraire l'arroſer quand elle eſt extrêmément ſéche & aride; ſelon les occurrences il faut l'ouvrir plus ou moins profondément, lui prodiguer les engrais, répandre quelquefois des marnes & du ſable : c'eſt après ces différentes façons qu'on peut avec confiance lui livrer les ſemences qu'elle rend au centuple. Mais à quelle dépenſe cette culture n'engage-t-elle pas avant que ſon produit ait procuré un avantage réel au cultivateur ! toutes les denrées occaſionnent des frais conſidérables; le bled, le vin, les chanvres, *&c.* coûtent beaucoup à recueillir : le cultivateur ne peut jouir de la récompenſe due à ſon travail, qu'après des ſoins, des peines & des dépenſes conſidérables; le profit qu'il eſpére en retirer eſt le ſeul mobile de ſa conſtance dans les fatigues & les dégoûts d'un travail exceſſif; lui ſeul l'engage à des avances très-conſidérables, mais ce profit eſt fondé ſur la conſommation, c'eſt elle qui apprécie les denrées. Le cultivateur ne ſe livre qu'avec réſerve à la culture de ſes terres, que quand il eſt certain de la conſommation; & s'il eſt perſuadé que l'abondance de ſes denrées ſera pour lui une ſource de richeſſes, il n'épargnera ni temps, ni travail, ni argent; il plantera, enſemencera, il défrichera & ſurmontera tous les obſtacles que la nature lui oppoſera : les terreins les moins propres à la culture ſe fertiliſeront; des prairies deſſéchées, d'autres abrevées ſeront émaillées de fleurs, & fourniront de gras pâturages : les plaines couvertes d'épics, annoncent déjà une moiſſon abondante; des coteaux chargés de vignes, offrent un ſpectacle riant; des bois majeſtueux couronnent nos montagnes, des troupeaux nombreux caractériſent l'opulence, à laquelle ils ont contribué par le produit de leur lait, de leur toiſon, & par les engrais qu'ils avoient procurés : l'art embéliſſant par-tout la nature, la fait briller des plus vives couleurs; l'intérêt du cultivateur a produit ces heureux prodiges dans notre agriculture. Dès qu'il n'aura plus à redouter que l'intempérie des ſaiſons, dès que la conſommation de ſes denrées ſera aſſurée, le commerce fera le reſte; il ſera favoriſé par les bons effets du Canal qui ſuppléera aux amandemens que les différentes qualités des terres exigeront, en favoriſant les pays dans leſquels la nature des pâturages déterminera l'économie à élever un plus grand nombre de beſtiaux qui verſeront ailleurs avec utilité, le ſuperflu de leur engrais : ainſi les préſens de la nature ſeront répandus avec plus d'uniformité. La montagne enverra dans la plaine la marne renfermée dans ſon ſein, & celle-ci lui communiquera des fourages : cet échange mutuel augmentera l'agriculture dans une grande partie de la Province. Il faut cependant croire que cette reſſource ceſſera

d'être auſſi importante après l'entiere exécution du Canal, puiſqu'il ſera facile alors de faire des prairies artificielles, ſi recommandées par Mrs. Hume & Patulo. Il n'eſt aucun moyen d'amélioration que ce projet exécuté ne puiſſe favoriſer; les profits mêmes qui réſulteront d'une meilleure culture, faciliteront des entrepriſes preſque impoſſibles dans le temps préſent.

Pourquoi les forêts de la Bourgogne ne ſont-elles pas communément peuplées de beaux arbres? C'eſt qu'elles exigeroient une culture diſpendieuſe qu'on ne peut leur donner, parce qu'il faut attendre trop long-temps le dédommagement; & que preſſé par le beſoin, il ne nous reſte pas aſſez d'argent pour fournir aux frais néceſſaires dans cette occaſion : lorſque nos fortunes ſeront augmentées, nous porterons nos vues ſur l'avenir, en nous occupant d'un objet auſſi important, puiſqu'il rendra faciles la traite & le tranſport des plus belles piéces de bois. Si le haut prix du charbon de bois & la rareté de celui de terre nous a fait juſqu'ici renoncer au bénéfice qu'on doit trouver dans l'emploi des matieres premieres, eſt-il à préſumer que nous ſacrifierons toujours notre intérêt à celui des habitans du Forêt? La quantité des mines de charbon de terre qu'ils poſſédent, les dédommage des frais que leur coûte le tranſport de ces matieres qu'ils transforment en ouvrage de coutellerie & ſerrurrerie; au ſurplus les frais de la navigation augmenteroient ſi peu la valeur de ce minéral, qu'il y auroit toujours beaucoup à gagner ſur ces manufactures, quand même on ſeroit contraint de tirer du charbon de l'Etranger.

Tous les arts utiles ſeront néceſſairement plus cultivés en Bourgogne quand le Canal ſera navigable, ils ſe reſſentiront de ſon influence; mais l'aiſance du peuple, effet toujours certain de la vigueur de l'agriculture & de la multitude des occaſions de travail, engagera encore à ſe livrer aux arts agréables. Quand on eſt aſſuré de pouvoir vivre, on veut le faire agréablement; la vie eſt le premier de nos deſirs, le bien être eſt le ſecond : à proportion que nos richeſſes accroîtront par le Canal, les arts agréables ſe multiplieront; le luxe occupera quantité d'artiſans, *&c.* & cette Province verra naître dans ſon ſein un plus grand nombre encore d'hommes célèbres, capables de ſoutenir & même d'augmenter ſa gloire. Enfin, le Canal fera jouer non ſeulement tous les reſſorts de la puiſſance d'un Etat, mais nous lui devrons encore une forte population; on ſçait qu'elle eſt inſéparable du commerce dont le paſſage eſt toujours marqué par l'opulence, parce qu'il emploie néceſſairement une infinité de bras, tant pour lui-même que par les différens arts qu'il engage à cultiver. Le Canal par ces effets accroîtra donc la population qui eſt ſi foible aujourd'hui dans la Province, la difficulté de trouver des emplois pour les enfans, ceſſera d'être un obſtacle à la voix de la nature, & les victimes de la miſere & de la débauche de leurs peres, n'exiſteront plus dans l'Etat : les étrangers réunis aux citoyens & attirés par l'eſpoir du travail, du ſalaire & du bien être, s'uniront à nous.

Mais pour autoriser l'espérance d'une population nombreuse que la Bourgogne doit attendre de l'exécution du Canal, il suffira de porter notre attention sur la Province du Languedoc.

Les plaines de Narbonne, de Beziers, de Castelnaudari fournissoient à peine du bled pour nourrir leurs habitans ; on ne comptoit que très-peu de manufactures, mais beaucoup de familles pauvres & misérables. Riquet paroît : son génie conçoit la possibilité du Canal que Colbert desire; il invente les écluses, il perce les montagnes, il nivelle les précipices les plus profonds, & l'exécution d'un projet si beau, si digne de la gloire de Louis le Grand, change en peu d'années l'état de cette Province, & la rend florissante. Les Languedociens, sujets fideles, commerçans actifs, agriculteurs infatigables, fabriquans ingénieux, enrichissent leur Province des dépouilles du Levant, dont ils ont presque enlevé le commerce aux Anglois; ils diminuent l'importation des bleds étrangers par l'abondance de celui qu'ils recueillent, ils augmentent l'exportation par la fertilité de leurs terres & par les produits de leurs manufactures; & la population la plus forte est due aux richesses du commerce que le Canal a ouvert au centre de cette Province, qui communique aux deux mers.

Pourquoi la Bourgogne ne se flatteroit-elle pas d'un succès aussi desirable ? Il est démontré que le Canal favoriseroit nécessairement le commerce, que de sa vigueur naîtroient l'amour & la culture des arts, qu'il augmenteroit la population, à moins que le climat par son intempérie, ne rendît sans effet une cause si efficace. Que cette crainte seroit peu fondée ! l'état de population où se trouvent Mâcon, Châlon, Auxerre, s'oppose à une idée aussi chimérique.

La Bourgogne placée au quarante-cinquiéme degré de latitude, jouit d'un air tempéré : les alimens y sont sains, leur délicatesse flatte le goût; tout invite à choisir cette riche Province pour séjour : mais si la population de la Capitale, & des Villes & Villages situés dans le centre, est foible, c'est un motif pour hâter l'exécution du Canal, puisqu'il offre tant d'avantages. Resteroit-il encore quelques doutes sur les avantages immenses qui résulteront de sa perfection ? On croit pouvoir se flatter qu'ils sont trop solidement établis & trop incontestablement démontrés dans cette premiere partie, pour laisser aucune incertitude sur un objet aussi important; examinons dans la seconde si la somme des désavantages pourroit balancer l'exécution de cet utile projet.



SECONDE PARTIE.

LES projets qui ont pour objet des avantages publics & positifs, ont aussi nécessairement leurs désavantages effectifs ; suite de la destinée des choses humaines. Rien n'existe dans la nature qui ne porte son ombre avec soi ; mais s'il est acquis que le Canal doit être avantageux à la Bourgogne, ne peut-on pas supposer en même temps qu'il résultera plusieurs désavantages de sa construction ? Elle exigera des dépenses considérables, sa navigation occasionnera un bouleversement sensible dans l'ordre & l'économie du travail ; son premier effet sera l'augmentation du prix des denrées, son second sera de produire le luxe : la sécheresse, les inondations, les glaces, *&c.* interromperont infailliblement la navigation qu'il faudra suspendre pour le curage du Canal. Des événemens imprévus peuvent encore en arrêter le cours. Ces inconvéniens existent-ils réellement, ou sont-ils assez forts pour balancer les avantages qui résulteroient de son exécution ? La flatteuse illusion pourroit nous séduire ; défions-nous de sa trompeuse apparence, & que la plus exacte analyse serve seule de base à la solution du Problême qui fait l'objet de ce Mémoire.

L'espace que le Canal doit parcourir en Bourgogne est de trente-six lieues ; & par une opération détaillée dans la premiere colonne des tables ci-jointes, on verra qu'il doit coûter à la Bourgogne onze millions neuf cents quatre-vingt-quatorze mille trois cents douze livres.

Les circonstances actuelles ne sont pas assez favorables pour que le Roi ou la Province puissent fournir gratuitement cette somme. Que cet ouvrage soit entrepris par économie, ou que l'exécution en soit accordée à une Compagnie, il faudra également assurer la rentrée des fonds qui y auront été employés : la nécessité de subvenir aux frais de cet ouvrage, entraînera donc avec elle un désavantage réel ; mais les maux résultans de ce désavantage ne peuvent balancer les biens que le Canal procurera ; il s'en faut de beaucoup qu'ils soient aussi décisifs qu'ils le paroissent au premier aspect. Le bénéfice que la Bourgogne retirera de la navigation, peut être porté beaucoup au delà de deux millions ; il est vrai qu'il faudra commencer par en débourser douze une seule fois, mais une pareille avance doit-elle être réputée à désavantage ? Et quel est le pere de famille qui ne trouveroit pas un véritable avantage à emprunter au taux de l'Ordonnance, une somme qu'il seroit assuré de placer ensuite légitimement à vingt pour cent de bénéfice ? Pour détruire toute idée de réalité dans ce prétendu désavantage, il suffira que les ressources qu'on emploiera, soient peu oné-

reuſes : c'eſt par la perception de quelques droits ſur les marchandiſes embarquées ſur le Canal, ou par la voie d'un emprunt, ou par celle d'une impoſition, qu'il paroît convenable de ſe procurer les fonds néceſſaires.

Aucun de ces moyens ne ſçauroit être aſſez onéreux à la Province pour former un obſtacle à l'exécution du Canal ; le choix entr'eux n'eſt cependant pas indifférent, & celui peut-être qui paroît le moins contraire aux intérêts de la Bourgogne, eſt celui-là même qui y nuiroit le plus : il eſt donc important de ſçavoir lequel eſt préférable ; on va les préſenter tous les trois dans le vrai point de vue ſous lequel ils paroiſſent devoir être conſidérés.

M. de Monteſquieu penſe que dans le cas où l'on eſt forcé de faire contribuer le peuple à quelques dépenſes, il eſt plus convenable de mettre les impôts ſur les marchandiſes ; il dit : » Les droits fixés ſur les mar-
» chandiſes, ſont ceux dont le peuple ſe ſent le moins, en ce que
» l'exigence n'étant pas formelle, cet impôt modéré lui devient inſen-
» ſible ; alors le Marchand qui en eſt chargé, laiſſe tomber l'illuſion
» ſur l'acquéreur qui confond le droit avec le prix des marchandiſes
» en raiſon de leur valeur : ce moyen tranquilliſe le peuple, *&c.*

Ces motifs en faveur des droits ſur les marchandiſes, paroiſſent preſſans ; on pourroit encore y ajouter que par ce moyen l'Etranger contribuera à l'acquittement des dépenſes de la conſtruction du Canal, tant par les droits exigés ſur ſes propres marchandiſes, que par l'augmentation du prix de celles que nous lui vendrons, dont la valeur hauſſeroit en raiſon des droits perçus ; mais ces raiſons ſont plus ſpécieuſes que ſolides : il ſeroit à craindre qu'en établiſſant des droits ſur le Canal, les avantages que le commerce eſpéreroit tirer de ſa navigation, ne fuſſent bientôt anéantis & le Canal abandonné ; car ſi c'eſt à faciliter le commerce que le Canal eſt principalement deſtiné, & ſi les droits doivent s'oppoſer à ſon activité, il s'enſuit que la perception de ces mêmes droits rendront infailliblement l'uſage du Canal inutile pour l'objet qu'on avoit en vue.

Iohn-Nikol regarde les droits de Douanne comme fort onéreux au commerce, par la ſeule raiſon qu'ils emploient de gros fonds ſans profit pour le Marchand (*a*). De plus, l'activité du commerce tant extérieur qu'intérieur, & la force de la commiſſion, ſont les fruits de la liberté & de la facilité des tranſports : les droits ſont des barrieres qui arrêtent le commerce en gênant ſa liberté, ils augmentent les frais de traite ; ce ſeroit donc s'oppoſer à cette activité : l'expérience ne laiſſe aucun doute ſur ce raiſonnement.

Les droits (*b*) qu'on leve ſur le cours du Rhône de Lyon à Beaucaire,

---

(*a*) Pag. 384. Avantages & Déſavantages de la France & de la Grande Bretagne.

(*b*) M. de Vauban prouve que les droits établis ſur les vins de Mante ont occaſionné une perte de deux millions quatre cents mille livres, tant pour l'abandon entier d'une grande partie de vignes, que pour la détérioration de celles qui ſubſiſtent. Teſta. Polit. tom. 2, p. 20 : les droits de 7 liv. par muid, ont fait monter la perte à deux millions quatre cents mille livres, tom. 1, p. 72.

augmentent nos fers de 25 liv. 2 ſ. 2 den. par millier (*a*), enſorte que la Ruſſie & la Suéde peuvent entrer en concurrence avec nous à la foire de Beaucaire, & que ces Etrangers en vendent beaucoup au détriment du commerce de Lyon & au déſavantage de la Bourgogne (*b*). Ce commerce intérieur & extérieur ſouffriroit donc par l'établiſſement des droits ſur le Canal, & la commiſſion en ſeroit ſenſiblement affoiblie; jugeons en par ce fait. La grande route qui conduit de Dijon à Paris en paſſant par Auxerre, eſt belle & facile; cependant les droits établis ſur le pont de Joigny, en détournent la plus grande partie des voituriers; & il eſt de notoriété publique qu'ils préferent la route de Champagne, quoique plus difficile & très-montueuſe. Le même inconvénient arriveroit infailliblement, ſi pour recouvrer les avances faites pour la conſtruction du Canal, on impoſoit des droits ſur les marchandiſes que l'on tranſporteroit par cette voie : les pernicieux effets de ces droits ſeroient d'autant plus à redouter, qu'ils jetteroient des entraves très-gênantes dans le commerce.

En ſuppoſant cet établiſſement de droits, il faut préſumer que S. M. ou la Province les céderoient à une Compagnie qui auroit fourni les fonds néceſſaires pour la conſtruction du Canal; mais comme on ne voudroit pas laiſſer cette charge à perpétuité, il eſt probable qu'on tâcheroit de ſe procurer dans le produit des droits, non ſeulement le payement de l'intérêt, mais encore le rembourſement du capital. Quel que fût le parti auquel on crut devoir ſe déterminer, le bénéfice que les Négocians trouveroient dans la navigation, leur ſembleroit toujours foible : examinons pour nous en convaincre, quelle ſera la force des droits dans l'une & l'autre de ces deux ſuppoſitions.

(*a*) Le millier de fer, poids de marc, paye en arrivant

	l.	ſ.	d.
à Lyon, à la Douanne, ...	2 l.	10 ſ.	
à Vienne, péage, ...	3	9	
à Vienne, pour Douanne de Lyon, ...	10	10	
à Serriere, ...		12	
à St. Vallier, ...		6	
à Tourmon, ...		18	
à Valence, ...	1	6	1 d.
à la Voute, ...	1	6	1
à Buy, ...		9	
au St. Eſprit, ...		12	
à Montrenard, ...	1	2	
à Roquemole, ...	1	10	
à Beaucaire, ...		12	
	25	2	2

(*b*) Un Commerçant de Dijon a préſenté à M. de Trudenne, un Mémoire qui prouve que les droits ſur les tranſports des fers, empêchent qu'ils ne ſoient tranſportés à Marſeille, & n'a que la Ville de Lyon pour débouché.

Opérons dans le cas des droits, ſur la ſomme totale que doit coûter le Canal : elle eſt portée par eſtimation proportionnelle, à ſeize millions vingt mille ſix cents vingt-cinq livres. L'intérêt de l'argent qu'une Compagnie emploie dans des entrepriſes difficiles, eſt ordinairement ſur le pied du denier douze ; en ſuppoſant qu'on ne penſe point au rembourſement, il faudra donc trouver tous les ans un million trois cents cinq mille cinquante-deux livres ; & ſi le rembourſement eſt réſolu dans l'eſpace de vingt années, il faudra chercher la ſomme de trois cents quatre-vingt-douze mille cinq cents cinquante-deux livres ; alors diviſant l'une & l'autre de ces ſommes par la quantité de bateaux qui pourront paſſer dans le Canal, on connoîtra la force des droits ſur chacun. On prouve qu'il paſſera par année ſix mille huit cents bateaux ; ainſi dans le premier cas un bateau ſeroit taxé à deux cents onze livres un ſol, & dans le ſecond à deux cents ſoixante & treize livres deux ſols trois deniers, taxe qui augmenteroit peut-être aſſez les frais de tranſport par cette voie, pour rendre le bénéfice du Marchand trop foible, & l'empêcher de fréquenter le Canal. En effet, un bateau porte autant de marchandiſes que vingt-ſix voitures attelées chacune de trois chevaux : un voiturier emploieroit ſix jours pour faire le trajet de Brinon à St. Jean-de-Lône, les cent vingt-ſix voitures coûteroient ſix cents vingt-quatre livres.

Le bateau, eu égard aux détours que fait le Canal, au temps qu'exige le paſſage de cent vingt ponts & de deux cents écluſes, emploieroit quinze jours pour faire le même trajet, & chaque journée étant eſtimée à raiſon de huit livres, la traite ſeroit de cent vingt livres. Si le paſſage de chaque écluſe eſt fixé à quatre ſols ſix deniers par bateau pour l'entretien du Canal, les deux cents écluſes qui doivent ſe rencontrer dans le cours de la navigation, feront encore une dépenſe de quarante-cinq livres ; cette ſomme réunie aux frais de traite & à celle des droits, fait pour chaque bateau, celle de trois cents ſoixante & ſeize livres un ſol : dans le cas où les droits ſeroient établis à perpétuité, & dans la ſuppoſition où l'on voudroit éteindre les capitaux dans un temps limité, elle monteroit à quatre cents trente-huit livres deux ſols trois deniers.

La différence de la dépenſe qu'occaſionneroit la navigation, & de celle qu'exige le tranſport par terre, ne ſeroit dans la première ſuppoſition, que de deux cents quarante-ſept livres dix-neuf ſols, & de cent quatre-vingt-ſix livres dix-ſept ſols neuf deniers dans la ſeconde. Ainſi le bénéfice que les Négocians trouveroient à tranſporter par eau leurs marchandiſes, ne ſeroit pas aſſez conſidérable pour les déterminer à donner la préférence au Canal ſur la route par terre. Quelques légers que ſoient les droits ſur le commerce, ils déplaiſent, rebutent le Commerçant, & nuiſent par conſéquent à l'objet qu'on s'étoit propoſé : en un mot, la perception ſemble toujours odieuſe, le Commerçant ne ſe fait communément aucun ſcrupule d'en éluder le payement ; d'autre part, le Traitant avide n'ignore pas que de ſa vigilance & de

ſa défiance dépend uniquement ſon bénéfice : delà il réſulte des fauſſes déclarations, des recherches toujours fatiguantes, des confiſcations, des amendes, des retards enfin dans les expéditions, retards ſouvent préjudiciables. Le Marchand perd le moment de la vente ; ſa marchandiſe ſe détériore, ſe gâte & finit par ne plus avoir aucune valeur. Quel eſt donc celui, qui forcé d'avancer de groſſes ſommes, & n'ayant que la perſpective d'un bénéfice modique, voudra courir de pareils riſques ? S'il s'en préſente quelques-uns, aſſurément le nombre ſera petit. Alors l'intérêt de la Province ſeroit ſenſiblement compromis ; les droits établis ne produiroient pas les mêmes ſommes ſur leſquelles on auroit compté : il faudroit chercher d'autres reſſources pour indemniſer la Compagnie ; inſenſiblement on ſe trouveroit hors d'état de continuer l'entretien du Canal. L'exécution enfin du plus beau projet, du plus avantageux, deviendroit inutile à la Province, & même très à charge, ſi le ſeul moyen de l'exécuter conſiſtoit dans l'établiſſement de droits impoſés ſur la navigation ; ainſi l'intérêt de la Bourgogne ſemble exiger que l'on cherche un autre moyen : examinons ſi la voie de l'emprunt ou celle de l'impoſition ſeroit préférable.

Comme on ne doit enviſager ici que les dépenſes à la charge de la Province, il ne faudroit emprunter que douze millions pour l'exécution de trente-ſix lieues & un quart ; ſon crédit eſt ſi bien établi, qu'il n'y a aucun doute qu'elle ne trouvât cette ſomme aiſément ; elle pourroit même faciliter cet emprunt en créant des actions commerçables : mais tous ſes revenus ont une deſtination fixe, & elle ne peut en affecter aucun au payement des intérêts des ſommes empruntées, & moins encore faire un fonds d'amortiſſement capable de produire avec le temps, le rembourſement des capitaux ; il faudra donc dans le cas d'un emprunt, trouver des reſſources ſuffiſantes pour fournir au payement des intérêts & à l'extinction du capital. Nous avons vu qu'il ſeroit peut-être dangereux de recourir dans ce cas-ci à des droits établis ſur les marchandiſes ; on ſeroit obligé dans la ſuppoſition de l'emprunt, d'impoſer ſur le peuple non ſeulement les ſix cents mille livres d'intérêts, mais encore une ſomme qui dans un temps déterminé, pût rembourſer les douze millions.

La ſageſſe des Adminiſtrateurs en établiſſant un impôt, les engage à prendre les moyens de lui donner le moins de durée qu'il eſt poſſible : c'eſt pour ſe conformer à ces vues, que l'on a dreſſé à la fin de ce Mémoire, des tables calculées, leſquelles prouvent que dix années ſuffiroient pour le rembourſement de douze millions & le payement des intérêts ; alors la ſomme de l'impôt ſeroit de quinze cents cinquante-quatre mille livres, fardeau probablement trop fort, & qu'il paroît naturel de rendre plus léger.

Quelque diligence qu'on apporte dans le travail, il ne faut pas eſpérer que le Canal puiſſe être rendu navigable avant le terme de dix ans ; il eſt donc inutile d'avoir dès la premiere année, la ſomme totale des

des dépenſes à faire dans cet eſpace de temps ; il ſuffira que la Province ſoit en état de payer dans le courant de la deuxiéme année, la ſomme employée pendant la premiere : ſon crédit qui ſoutiendra les Entrepreneurs, opérera en ſuretés ; par ce moyen on épargnera chaque année au peuple, les ſix cents mille livres d'intérêts qu'il auroit à payer dans le cas de l'emprunt, & il ne reſteroit plus alors que douze cents mille livres ou un million à répartir annuellement pendant la conſtruction du Canal. La durée de l'impoſition doit en effet être proportionnelle à celle du travail néceſſaire pour ouvrir le Canal : borner le temps de l'impoſition à dix ans ſi ce projet ne peut être achevé que dans douze, ou le prolonger à douze s'il peut être navigable après dix, ce ſeroit également ſurcharger le peuple ; dans le premier cas on exigeroit de lui trop promptement des ſommes inutiles pour le temps, dans le ſecond on le chargeroit des intérêts des ſommes à emprunter pour payer les ouvrages faits ſur le Canal ; mais on peut diminuer la charge de cette impoſition qui deviendroit très-forte.

Les calculs découvrent bien des vérités, mais ils ne démontrent point l'uſage qu'on en doit faire ; c'eſt aux Légiſlateurs à juger de leurs réſultats : ſi toutes les ſommes que beaucoup de Particuliers conſtituent en rentes viageres, étoient plutôt le fruit du travail, elles feroient le bien de la Province ; au-lieu qu'elles éteignent l'induſtrie en favoriſant l'oiſiveté, qui eſt un crime contre l'Etat. Les inconvéniens des rentes viageres, détaillés dans les Remontrances du Parlement de Paris, ſont remplis de force : „ Ceux qui ſe laiſſent ſéduire par le deſir de vivre „ dans une plus grande aiſance, s'empreſſent d'acquérir de ces rentes : „ les uns qui pourroient donner des ſujets à l'Etat, ſe mettent dans „ l'impoſſibilité de s'établir, n'ayant plus aucun bien à laiſſer à leur „ poſtérité ; les autres éteignent dans leurs cœurs la tendreſſe qu'ils „ doivent à leurs enfans, ſacrifient leurs fonds pour accroître leur re- „ venu, ruinent leurs familles avec leurs héritiers. Offrir aux ſujets „ des biens qui diſparoiſſent avec ceux qui les poſſédent, n'eſt-ce pas „ les inviter à renoncer à tous les ſentimens de la nature, à vouloir „ enfin que tout périſſe avec eux ? " Mais ſans lever le voile qui couvre les vices de l'humanité, contentons-nous d'indiquer ici par le détail du troiſiéme moyen, le reméde que l'exécution du Canal porte avec elle.

La taxe perſonnelle eſt toujours inſupportable ; elle ſe préſente à l'imagination par un côté qui la révolte : cette vérité eſt ſi ſenſiblement démontrée par Mrs. de Sully, de Vauban & de Mirabeau, qu'on évitera de la propoſer. Il paroît donc plus avantageux de recourir à une taxe réelle que le peuple ſupportera ſans oppoſition.

Si le peuple murmure quelquefois contre les impôts, s'ils lui paroiſſent ſouvent inſupportables, c'eſt qu'il en ignore preſque toujours la néceſſité, & qu'il ſuſpecte la fidélité de l'emploi ; mais qu'il ſoit inſtruit que cet impôt va lui procurer un bien réel, ſes cris ceſſent, & paye avec

D

empreſſement. On peut donc eſpérer que l'avantage du Canal étant bien démontré, chacun voudra contribuer à ſon exécution; mais comme cette bonne volonté ſera cependant proportionnée au profit qu'il en retirera, c'eſt auſſi proportionnellement à ce degré de bénéfice qu'il conviendra de répartir l'impoſition.

En ſuppoſant que l'impôt doive durer douze ans, il y aura neuf cents quatre-vingt-dix-neuf mille cinq cents vingt-ſix livres à répartir par année; mais les riverains étant les plus favoriſés des bons effets de la navigation, il paroît juſte de leur faire ſupporter la plus grande partie de la ſomme à impoſer, & le reſte de la Province ne ſera chargé que d'une partie plus foible de la même ſomme.

Les opérations faites en Bourgogne pour la répartition du vingtiéme de cette Province, ont rendu cette impoſition auſſi exacte & auſſi juſte que peut être une impoſition faite par des hommes ſur des hommes; on la prend ici pour modéle : on peut croire qu'il n'y auroit pas d'inconvénient à faire la perception des vingtiémes, & celle de l'impoſition pour le Canal par un ſeul & même rôle; ce moyen éviteroit les frais de régie, des erreurs toujours à redouter, & preſque inévitable quand il s'agit d'aſſeoir une nouvelle impoſition. On porteroit celle-ci juſqu'à un million à-peu-près, afin d'y trouver chaque année une ſomme capable de ſubvenir aux frais que pourroient entraîner des augmentations imprévues, & par la répartition, la Province ſe trouveroit beaucoup moins chargée que dans l'état actuel; car ſi l'on en excepte les riverains que j'étends à cinq lieues de chaque côté du Canal, le reſte de la Province ne ſeroit taxé qu'au quinziéme; & pour ceux-ci, la taxe décroîtra progreſſivement au degré d'intérêt qu'ils auront à l'exécution du projet; enſorte que les plus proches payeront le dixiéme, & les ſuivans payeront le onziéme, douziéme, treiziéme & quatorziéme proportionnellement à l'éloignement des rives du Canal.

Par ce moyen, chaque contribuable ſera taxé en raiſon de l'avantage qu'il peut trouver dans l'exécution de ce projet, avantage qui doit même lui faire enviſager cette taxe comme une avance des fonds qui ſe reproduiront peu de temps après en bénéfice réel. On ne cherche pas ici à éblouir par des eſpérances trop flatteuſes; la plus ſimple réflexion peut en convaincre, car il eſt certain que l'amélioration des fonds étant un effet néceſſaire du Canal, l'augmentation de revenus dédommagera les propriétaires ſur leſquels ſeuls auront été impoſés les frais de l'entrepriſe.

Soit effectivement que S. M. donne des Soldats pour ouvrir le Canal, ſoit que les riverains y travaillent, ou que l'une & l'autre de ces reſſources ſoient réunies, il en réſultera néceſſairement un accroiſſement dans la conſommation qui favoriſera le cultivateur par de plus grands profits; & l'argent de l'impoſition après avoir paſſé des mains du Receveur dans celles de l'ouvrier, retournera bientôt au propriétaire; de ſorte qu'avant le payement de la deuxiéme année, il eſt certain que

le contribuable aura recouvré la ſomme à laquelle il avoit été impoſé.

On ne prétend pas cependant décider ſi ce dernier moyen mérite la préférence, il ſuffit d'avoir démontré qu'on ne doit pas enviſager la néceſſité des dépenſes comme aſſez déſavantageuſe pour empêcher l'exécution de cet utile projet; qu'enfin elle ne peut pas balancer les avantages qu'on en doit attendre, que même il y auroit de l'injuſtice à en conclure qu'elle ſeroit onéreuſe à la Province.

Toutes les rivieres qui pourront être deſſéchées, celles dont on prendra le lit pour en faire celui du Canal, font mouvoir actuellement beaucoup d'uſines qu'il faudra détruire néceſſairement. Le tranſport des marchandiſes ſe fera avec moins d'hommes & de chevaux; il y aura donc une privation ſenſible d'occaſions de travail pour les ouvriers employés dans les uſines, une diminution notable dans le nombre des charois à faire enlevera aux laboureurs l'avantage d'employer leurs chevaux, & aux voituriers de profeſſion, la ſeule reſſource qu'ils ont pour vivre; les aubergiſtes & une foule d'artiſans ſeront inutiles par la même cauſe : il faudra moins de chariots & d'autres voitures; il y aura moins de chevaux, & conſéquemment le nombre des charons, des ferreurs & des bourliers ſera néceſſairement diminué. L'exécution du Canal enviſagée ſous ce point de vue, paroît déſavantageuſe ; mais l'eſt-elle aſſez pour y renoncer ?

Des moulins à vent pourront ſuppléer à ceux que l'eau fait mouvoir à préſent, il ſera même poſſible d'en reconſtruire d'autres dans les environs des écluſes; il n'eſt ni papéteries, ni forges, ni moulins, *&c.* auxquels on ne puiſſe fournir de l'eau par ce moyen, qui d'ailleurs rendra les uſines moins ſujettes aux dégradations que leur cauſe les inondations; ſi leur deſtruction peut paroître déſavantageuſe rélativement à l'inaction dans laquelle les ouvriers qui y travaillent ſeront réduits, ce mal ne ſera que momentanné; les déblais & les conſtructions des tranchées, chauſſées, digues, *&c.* leur donneront de l'emploi pendant ce temps-là. Il n'y a pas à s'allarmer ſur le ſort des charretiers & des artiſans; le changement à leur égard ne ſera pas ſi funeſte qu'on pourroit le croire, il ne ſe fera que par degré; & comme ils auront ſçu pourvoir à leur beſoin, le nombre ſe mettra de lui-même au niveau néceſſaire. Des arts entretenus par une conſommation plus forte, des manufactures établies offriront de nouvelles reſſources, l'agriculture rappellera à elle un grand nombre d'hommes; & quand on n'auroit pas d'auſſi puiſſans motifs à oppoſer aux inconvéniens que l'on vient d'apprécier, ils ſeroient trop foibles pour devoir s'y arrêrer. Le nombre des rouliers eſt peu conſidérable en Bourgogne; ceux qu'on rencontre ſur les routes ſont, ou Liégeois, ou Flamands, Normands, Picards, Comtois ou Allemands : la reſſource que les charrois offrent aux laboureurs, ne mérite pas plus de conſidération; au contraire, on doit deſirer qu'elle leur ſoit enlevée, tant elle leur eſt préjudiciable.

Le cultivateur détourné de ſon travail par ſes voyages, prend du

goût pour la vie errante, se débauche & rompt les liens qui l'attachoient à la glebe; son bétail harassé par des traites fatiguantes, devient incapable de bien labourer la terre : aussi, loin de trouver dans les charrois le bénéfice dont les laboureurs s'étoient flattés, ils en ressentent des pertes réelles. Il ne faut pour se convaincre de cette vérité, qu'examiner les Villages dont les habitans sont le plus à portée de profiter de cette prétendue ressource; ils sont constamment plus pauvres que les autres. Que l'on pénétre dans les vallées de St. Thibault, d'Epoisse, de Semur, on y trouvera une preuve sensible & vraie de ce qu'on avance ici. Le laboureur de ces cantons attiré par l'espoir de se procurer de l'argent comptant, se rend sur le port de Cravan pour charger le sel; mais souvent ses équipages se brisent, ses chevaux mal nourris, périssent ou deviennent malades; & il n'est pas rare de voir les maîtres retourner chez eux sans avoir trouvé d'autre avantage que de s'être défrayés en route, tandis qu'ils ont mis leur bétail hors d'état de donner à leurs terres les façons dont elles ont besoin : cette prétendue ressource épuise donc & appauvrit réellement le laboureur, au-lieu de lui être utile. On pourroit encore répondre à ceux qui croient trouver une preuve contre les avantages du Canal, dans son effet sur l'augmentation des denrées, que cette augmentation deviendra un bien général.

Pour rendre cette vérité sensible, portons la spéculation sur le bled, cette denrée si nécessaire à la vie, & démontrons d'après M. de Vauban, qu'il est à souhaiter qu'elle soit portée à un certain prix, qu'elle s'y soutienne sans craindre qu'il devienne excessif.

Un champ n'est réputé utile au fermier, qu'après lui avoir rendu les frais de culture & de récolte, le prix du bétail & la somme des taxes qu'il est tenu de payer à raison de ce fonds de terre. Si le bled est mis à un prix trop bas, à peine fera-t-il rentrer les fonds avancés par le propriétaire : le contraire arrivera lorsque la valeur du bled sera à son juste point.

L'artisan se réjouit lorsqu'il achete le pain à bas prix (*a*); mais il devroit plutôt gémir sur la perte que fait le laboureur, car il touche au moment de la ressentir indirectement. En effet, le laboureur appauvri ne fait pas travailler l'artisan; & comme il lui est impossible de payer le prix de sa ferme au propriétaire, il borne ses desirs, diminue ses dépenses de luxe, impose silence à la voix de ses besoins; & faute d'argent, il ne peut employer des ouvriers. Mais si la navigation sur le Canal doit être utile en ce qu'elle contribuera à maintenir le bled à un taux convenable, il est aussi des circonstances où elle servira à le faire baisser de prix. le Canal, en facilitant les transports dont il diminuera les frais, & en procurant aux cantons abondans, l'avantage

(*a*) Le bas prix des denrées fait baisser le salaire du menu peuple, diminue leur aisance & le revenu d'une Province. Tabl. Econom. pag. 92.

de verser leur superflu dans ceux qui seroient moins favorisés de la nature, remettra le tout dans un juste équilibre; les Provinces voisines pourvoieront à nos besoins dans le cas d'une stérilité locale; versant enfin dans la nôtre une abondance qui leur seroit à charge sans ce débouché, nous ne risquerons jamais d'éprouver les horreurs de la famine, ni les inconvéniens d'une chéreté trop forte.

Dans l'état actuel des choses, beaucoup de terres en Bourgogne demeurent sans culture, des communaux immenses sont sacrifiés à un parcours peu utile au bétail, & peut-être très-nuisible au bien général : dès que le cultivateur pourra compter sur la facilité de vendre ses denrées, ses forces redoubleront, les terres seront mieux cultivées, les défrichemens produiront des moissons abondantes, & nous enrichirons de l'argent des Provinces moins fertiles.

C'est dans les années où la somme des exportations a été plus forte, que le prix du bled étoit le moindre en Angleterre (*a*); ce seroit nous allarmer inutilement, si nous craignions qu'elles ne fissent monter quelques jours le prix du bled à un taux excessif : si cependant il naissoit quelques inquiétudes à cet égard, il suffiroit de suivre l'usage des Anglois, qui préviennent l'abus des importations en s'y opposant dès que le bled est monté à un prix fixe : qu'il soit pareillement défendu en Bourgogne de l'exporter quand sa valeur excédera cinquante livres la mine, mesure de Dijon. Au reste, comme le remarque M. de Vauban, cette loi devient inutile; car l'avantage de la revente peut seul engaengager à l'exportation, qui cessera dès que le prix sera le même par tout. Soit qu'on établisse cette loi, soit qu'on la néglige, l'augmentation excessive du bled ne proviendra pas de l'effet de la navigation; il paroît au contraire qu'il contribuera à le maintenir dans une juste valeur pour le bien général.

Si la crainte d'être prolixe n'empêchoit pas l'Auteur de ce Mémoire de soumettre toutes les autres denrées à un examen pareil à celui qu'il vient de faire du bled, il prouveroit aisément qu'en augmentant leur prix, le Canal ne peut pas être désavantageux : examinons le commerce du bois, & prenons cet objet pour exemple; il est certain que cette marchandise diminueroit de prix dans la Capitale & dans une grande partie de la Province.

L'espèce dans ce genre est sur le point de manquer : assertion peu juste, & qui vient de ce que l'homme juge de tout par la sensation des objets qui l'avoisinent, sans réfléchir que sa position influe sur son jugement. Si la chéreté du bois en annonce la rareté dans quelques pays, il en est d'autres aussi où il n'a que très-peu de valeur; & qu'en général ce sont les frais de transport qui le renchérissent. Le Canal,

---

(*a*) Iohn-Nikol, pag. 92. Avantages & Désavantages de la France & de la Grande Bretagne.

en diminuant ces frais, contribueroit plutôt à diminuer la valeur des bois, qu'à l'augmenter; mais à suppofer qu'il reftât quelque fujet de crainte fur la deftruction de l'efpèce, par rapport aux abus que les exploitations pourroient occafionner, il ne doit pas être un obftacle à l'exécution du Canal. Laiffons agir les loix dictées par la fageffe du Gouvernement, tenons la main à ce qu'elles foient fidellement obfervées, & nos vaines allarmes s'évanouiront.

Les profits que l'on tirera des progrès de l'agriculture, fourniront les moyens de cultiver les forêts avec plus de foins & d'économie; on en femera, on en plantera; ainfi nulle crainte à avoir de l'épuifement de l'efpèce. Le Canal ne peut-il pas, à l'imitation des Canaux de Flandres, être bordé de frefne, de peupliers d'Italie, d'ormes, de faules & de noyers? Et cette plantation bien foignée fur trente-fix lieues de longueur, ne procurera-t-elle pas des reffources contre la difette des bois?

L'importation du charbon de terre que facilitera la navigation du Canal, contribuera encore à affoiblir les craintes que l'on pourroit avoir de l'augmentation exceffive du prix des bois, dont la confommation fera diminuée par ce moyen. On peut donc affurer qu'il n'eft aucune denrée fur laquelle le Canal ne doive produire le même effet; ou du moins s'il en eft dont il augmente le prix, cette augmentation fera plutôt un bien réel, qu'un mal à redouter.

La Bourgogne n'eft pas une Province ifolée; elle fait partie d'un Royaume auquel les liens de l'intérêt le plus preffant, l'attachent; elle lui doit des fubfides; ces fubfides lui deviendront d'autant moins onéreux, qu'elle fera plus en état de les fournir, puifqu'il y aura toujours un bénéfice réel par la diminution que le Canal procurera néceffairement, en donnant de la valeur à nos denrées & en multipliant nos richeffes.

Le luxe, il eft vrai, fera une fuite certaine de cette augmentation de richeffes: la plupart des hommes ne l'envifagent que comme la fource des plus grands malheurs; auffi quelques-uns peuvent-ils redouter l'exécution du Canal: mais cette crainte n'eft pas moins chimérique que les autres.

Le luxe n'eft un mal politique que quand il eft oppofé aux intérêts de la fociété; mais ceux de la Bourgogne exigent du luxe: quoiqu'il foit moralement fûr que le Canal le produira, ce n'eft cependant pas un motif fuffifant pour fuppofer que l'exécution de ce projet foit dangereux. Si nos defirs étoient bornés au fimple néceffaire, nous n'aurions que peu de befoins; des fruits, des herbes, quelques racines, & de l'eau fuffiroient à notre nourriture; une cabane nous mettroit à l'abri des injures de l'air, la peau de quelqu'animal fauvage défendroit nos corps des rigueurs du froid; dans cet état de fimple nature, il eft certain que le luxe le plus modéré feroit un très-grand mal: mais ne nous laiffons pas éblouir par les brillans fophifmes de l'un des plus

éloquens Littérateurs de nos jours ; & ſans aſpirer à une réforme impoſſible, obſervons que le luxe peut ſatisfaire à nos beſoins. C'eſt par lui que tant d'ouvriers trouvent le moyen de pourvoir à leur ſubſiſtance ; c'eſt par lui que la conſommation portée au plus haut point, augmente les richeſſes ; en un mot, le luxe eſt pour la Bourgogne d'une néceſſité auſſi indiſpenſable, qu'il ſeroit à redouter pour un Etat borné dans ſes reſſources. En effet, le luxe forçant à tirer des Provinces étrangeres les marchandiſes qui manquent dans une autre, cette importation lui devient d'autant plus onéreuſe, qu'elle a moins d'équivalent à donner en échange ; mais ſi cette Province peut faire des échanges, ſi même elles paſſoient la valeur de ce qu'elle recevroit de l'Etranger, ſon intérêt exigeroit que ſon luxe excitât celui de ſes voiſins : tel eſt l'état de la Bourgogne.

La certitude de l'effet des inondations, de la ſéchereſſe, des glaces, du curage du Canal, ne doit pas faire redouter ce projet, & le craindre comme nuiſible à la Province : il eſt vrai que toutes ces cauſes empêchent ſouvent que la navigation ne ſoit continuelle ; mais ces différentes interruptions ne peuvent reſtreindre l'utilité du Canal au point de rendre ſon exécution dangereuſe & à charge. Quand même le Canal ne ſeroit navigable que pendant la moitié de l'année, on ne devroit pas même en tirer cette conſéquence, à plus forte raiſon dès qu'il eſt évident que la navigation ne ſera interrompue que pendant trois mois tout au plus.

On ne peut pas raiſonnablement compter ſur plus de quinze jours de froid par année commune, capables de faire geler l'eau du Canal ; car en admettant que ſa rapidité qui ſera diminuée par les écluſes, la rende plus ſuſceptible de gelée qu'elle ne l'eût été ſans leur oppoſition, le Canal étant entretenu d'eau par des ſources vives très-multipliées, il n'eſt pas douteux que les glaces y ſeront peu fréquentes, & les inondations ne pourront pas cauſer une plus longue interruption dans la navigation.

La ſuperficie du réſervoir au point de partage, & la profondeur du Canal dans toute l'étendue de ſon cours, rendront néceſſairement rares les inondations ; lorſqu'il en ſurviendra quelques-unes, elles ſeront peu durables, parce qu'en ouvrant les portes des écluſes, le dégorgement ſera d'autant plus facile, qu'on aura pratiqué des canaux de dérivation, qui par la pente naturelle du terrein, favoriſeront l'écoulement des eaux ſurabondantes.

La ſéchereſſe eſt de tous les obſtacles à la navigation, celui qui s'oppoſera le plus long-temps à ſa liberté : ſon effet ſeroit très-conſidérable ſi l'on éprouvoit ſouvent des années ſemblables à celle de mil ſept cent ſoixante-deux, mais l'expérience doit nous tranquilliſer ; il eſt même à préſumer qu'elle ſera bien moins ſenſible ſur le Canal que dans nos rivieres. Les rives bien conſtruites, impénétrables à l'eau, le fond du Canal entiérement pavé, empêcheront les filtrations, ou du moins ſeront-

elles moins considérables (*a*) : l'évaporation sera la plus forte cause de la diminution du volume; mais comme les digues, en donnant une pente uniforme au lit du Canal, ralentiront le cours de l'eau; la dépense en sera peu sensible, & la quantité d'eau restera presque toujours à une hauteur propre à favoriser la navigation pendant plus des trois quarts de l'année.

Ce seroit encore s'éblouir, que de considérer comme un désavantage, le temps nécessaire pour le curage du lit & pour les réparations du Canal; la sécheresse seule favorisera les unes, en même temps qu'elle facilitera l'autre : mais le fond de son lit étant pavé, il se trouvera rarement des réparations qui obligeront à barrer entiérement le passage. A supposer qu'on fût obligé par leur importance, de renoncer au choix du moment, & qu'elles embarrassent le Canal au point de ne pas livrer le passage, il n'en résulteroit qu'une interruption momentannée & locale : la navigation sera toujours libre au-dessus & au-dessous de l'obstacle.

Les plus fortes rivieres sont rarement navigables dans tous les temps de l'année, cependant il s'en faut bien qu'elles soient regardées comme peu utiles au commerce; c'est pendant qu'elles ne sont point praticables, que le Négociant s'occupe du soin de préparer ses cargaisons & d'établir la marche de son commerce, & ses bateaux profitent des premiers momens favorables à la navigation.

Malgré la nécessité des réparations & du curage du lit, malgré les inconvéniens de la sécheresse, des inondations & des glaces, malgré tous ceux enfin que la prudence la plus scrupuleuse a pu prévoir jusqu'ici, il est démontré que l'utilité du Canal ne sera pas trop restreinte, que tous les désavantages qu'on a cru entrevoir dans son exécution, ne sont pas capables de la faire regarder comme onéreuse à la Bourgogne; & qu'ainsi

(*a*) Un bateau dépensera tout au plus deux cents toises cubes d'eau; les six mille huit cents bateaux dépenseront un million trois cents soixante mille toises cubes.

Il est prouvé que les sources fournissent pendant les mois de pluie six mille six cents quatorze pouces d'eau; on sçait qu'il ne s'évapore en vingt-quatre heures qu'une ligne d'épaisseur d'eau sur une surface exposée à l'air en Eté, ou à peu près un pouce & demi par an.

Le Canal contiendra quatorze mille cent toises superficielles, & les rigoles cinquante-trois mille, ce qui fait cent quatre-vingt-quatorze mille toises; l'évaporation sur le Canal sera donc de huit mille huit cents dix toises cubes par an, qui est le produit de quatre-vingt-deux pouces six lignes. On estime la perte d'eau par les portes d'écluses à cinquante pouces, & celle pour les filtrations à deux cents autres pouces, ce qui fait deux cents trente-deux pouces, que l'on évalue à cinq cents pouces; il restera six mille cent quatorze pouces, qui fourniront pendant les six mois deux millions neuf cents cinquante-quatre mille quatre cents quatre-vingt toises cubes, parce que le pouce d'eau fournit en six mois quatre cents quatre-vingt-six toises cubes deux tiers : il reste encore un million six cents quinze mille quatre cents quatre-vingt toises cubes à pouvoir distribuer aux forges, moulins & usines de toute espèce. Ce volume d'eau est donc plus que suffisant pour fournir à la plus florissante navigation, & ces calculs exacts sont de fortes preuves contre les Anticanalistes Bourguignons.

la

la somme des avantages l'emportant sur celle des désavantages, le projet de réunir les deux mers dans le sein de la Bourgogne, par la jonction de la Seine à la Saone, est l'une des plus heureuses spéculations dont on ait pu s'occuper tant pour le bien de cette Province, que pour celui de l'Etat en général.

Quoique pour se renfermer dans la question proposée, l'Auteur n'ait apprécié les avantages du Canal que rélativement à la Bourgogne, ce n'est pas que son utilité soit bornée à cette seule Province. Si les Anglois, rivaux, toujours jaloux, forcent quelques jours notre auguste Monarque à s'armer encore de sa foudre, le Canal de Bourgogne multipliera les ressources que son Royaume lui assure : nos bois iront flotter sur les mers, transformés en vaisseaux, les transports d'artillerie & d'attirails de guerre seront faciles & peu coûteux. Pendant la paix, la Bourgogne versera de toutes parts les richesses qu'elle renferme, & elles que les Provinces voisines & les pays éloignés y déposeront à l'envi; en tout temps enfin le Royaume y trouvera des avantages qui solliciteront de la bonté de Louis le Juste & le bien Aimé, une franchise absolue pour tous les bateaux qui partiront du Canal avec leur chargement : franchise que la Bourgogne peut espérer de la justice de son Roi comme une récompense de son zèle, & sur-tout comme un dédommagement si, renonçant à l'établissement des droits, elle a pris sur elle-même par une imposition, les frais immenses d'une entreprise aussi dispendieuse. Cette liberté procureroit infailliblement à son Canal le plus grand effet possible. Alors le peuple plus heureux par un établissement si beau, bénissant la mémoire des Sçavans respectables qui ont tourné l'émulation au profit de la Société, unira la branche de chêne au myrte & aux lauriers qui couronnent leurs fronts.



DÉTAIL

DES IMPOSITIONS

A lever ſur les Riverains du Canal de Bourgogne.

ESTIMATION DU PROJET.

M. Thomaſſin a évalué le Canal à	19263883 l.	
M. Gabriel a fait monter ſon projet à . . .	10808676	
M. Abeille a eſtimé le ſien à	8165417	
La moyenne proportionnelle eſt de		16020625 l.

Longueur du Canal.	51 lieues.	
Longueur à la charge de la Province. . . .	$36\frac{1}{4}$	
Prix d'une lieue courante.		320412 l.
Eſtimation de la partie à la charge de la Province. . . .		11545000
Somme totale à impoſer, pour ſubvenir aux inconvéniens & aux frais imprévus.		11994312
Evaluation de l'entretien annuel du Canal.		300000

Le Canal arroſeroit ſur dix lieues de largeur & ſur trente-ſix lieues un quart de longueur, quatre cents ſoixante & quinze Communautés, & quinze Villes de la Province, qui contiennent enſemble trente-ſix mille deux cents quatre-vingt taillables, dont la plus grande partie pourroit travailler aux déblais, remblais, & aux tranſports des matériaux. La ſomme totale de tous ces Villes & Villages, eſt diſtinguée dans les tables ſuivantes. Sçavoir; la premiere colonne indique les diſtances différentes des Villes, Bourgs & Villages; la ſeconde indique la quantité de Paroiſſes; la troiſiéme, celle des Villes; la quatriéme, celle des taillables; la cinquiéme contient la ſomme de l'impoſition d'un vingtiéme; & la ſixiéme porte la ſomme à laquelle les Communautés ſeroient impoſées par année.

DÉTAIL DE LA PROGRESSION

Pour l'impoſition de chaque année.

INDICATION.	Nombre de Communautés.	Nombre de Villes.	Nombre de Taillables.	Impoſition d'un Vingtiéme.	Impoſition pour le Canal.
Les deux prem. lieues.	94	4	10504	50550 l.	101100 l.
Les deux contigues.	102	1	5553	22538	40977
Les deux ſuivantes.	92	2	4103	22704	37839
Les deux pénultiémes.	99	6	8841	48182	74126
Les deux dernieres.	88	2	7279	42596	60853
Le reſte de la Province payeroit					684631
Total de l'impoſition par année.					999526 l.

La Province paye à peu près pour un vingtiéme . . . . 700000 l.

Les Riverains en payent pour leur portion 186571

Afin de répartir en proportion de ces deux ſommes, tous les Riverains feroient chargés du quart de l'impoſition totale, & le reſte ſeroit impoſé ſur toute la Province : cette diſtribution forme une progreſſion décroiſſante pour douze années. En cette forme, les deux premieres lieues payeroient le dixiéme, les deux contigues payeroient le onziéme, les deux ſuivantes, le douziéme; les deux pénultiémes, le treiziéme; les deux dernieres, le quatorziéme; & le reſte de la Province payeroit le quinziéme.

L'entretien annuel du Canal étant évalué à 300000 liv. par les Ingénieurs qui ont travaillé à ce projet, cette ſomme ne pouvant être entiérement à la charge de la Province ni à celle de la Généralité, elle ſeroit impoſée ſur tous les bateaux, & perçue au paſſage des écluſes; & comme il eſt démontré qu'il paſſeroit moyennement ſix mille huit cents bateaux par année, un bateau ſeroit taxé à 4 ſ. 6 den. par écluſe.

Détail de l'impoſition ſur le Commerce.

Pour impoſer ſur le Commerce les ſeize millions vingt mille ſix cents vingt-cinq livres, il faut ſçavoir qu'il doit être conſtruit deux cents écluſes & cent vingt ponts ſur toute la longueur du Canal.

L'expérience a démontré qu'il falloit un quart d'heure pour le paſſage d'un bateau dans un ſas d'écluſe ſimple, & une demi-heure pour le paſſage d'un double ſas.

Si le Commerce étoit le plus abondant poſſible, il paſſeroit quatre-vingt-ſeize bateaux par jour; mais s'il étoit le plus ſtérile, il n'en paſſeroit

qu'un en vingt-quatre heures, & le nombre feroit réduit à trois cents foixante-cinq.

La moyenne proportionnelle entre un & quatre-vingt-feize, entre le temps moyen pour paffer deux cents éclufes & cent vingt ponts, pour nétoyer le Canal & faire les réparations annuelles, réduit la quantité à dix-neuf bateaux à peu près par jour; ce qui donne fix mille huit cents bateaux par année, fur lefquels feroient impofés les droits accordés par le Roi à une Compagnie autorifée pour la confection du Canal.

Le Commerce moyen feroit donc de fix mille huit cents bateaux. Les revenus des fonds de cette Compagnie fixés au denier douze, feroient monter l'impofition annuelle à un million trois cents trente-deux mille cinquante-deux livres à répartir fur les deux cents éclufes, & chacune feroit affermée à fix mille fix cents foixante & quinze livres; en outre mille cinq cents livres pour l'entretien y étant ajoutées, chaque éclufe produiroit huit mille cent foixante & quinze livres, & chaque bateau feroit taxé à une livre quatre fols fix deniers par éclufe; conféquemment il en coûteroit à un batelier deux cents foixante & onze livres un fol pour faire tout le trajet du Canal.

Mais afin d'affurer à cette Compagnie le revenu de fes fonds, il paroît jufte d'augmenter la taxe par bateau, & de la fixer à une livre dix fols par éclufe : cette augmentation répareroit la diminution qui réfulte du principe, que les nouveaux projets ne s'accréditent que par l'habitude & l'exemple.

La charge d'un bateau ordinaire eft de huit à neuf cents quintaux de marchandife; la taxe fixée à une livre dix fols par bateau dans chaque éclufe, monte pour tout le trajet à trois cents livres : cette fomme divifée fur le poids des marchandifes, fe trouve réduite à deux deniers par livre pour faire le trajet de cinquante-une lieues; & cette impofition fuffit pour fournir aux frais de l'exécution du Canal & de fon entretien.

Suivant l'Arrêt du Confeil de 1724 pour le Canal d'Abbeville à Amiens, les vins de Bourgogne étoient taxés à 10 f. le muid pour les dix premieres lieues.

Celui de Champagne à 1 l. 4 f.

Les bleds étoient taxés moitié.

Les bois payoient 4 f. par corde.

Le mairrin étoit taxé à 6 f. le millier.

Le chanvre étoit taxé à 2 f. le cent.

Le foin étoit taxé à 10 l. 4 f. le millier.

Toutes ces denrées augmentoient du tiers de la premiere taxe à dix lieues plus loin. En fuivant cette même formule pour fixer la taxe des marchandifes & denrées, conféquemment un muid de vin chargé à St. Jean-de-Lône & conduit à Brinon, feroit taxé pour fon poids à 7 l. 15 f. & pour tout le trajet aux paffages de deux cents éclufes, 1 l. 12 f. ce qui fait en total 9 l. 7 f. Le droit fur les autres denrées, impofé feulement pour la fomme néceffaire aux rembourfemens des intérêts de l'argent employé à la confection & pour l'entretien du Canal, diminueroit dans la même proportion de leur valeur & de leur deftination.

PROJET D'EMPRUNT (a).

La Province empruntant 12 millions en douze mille actions, de 1000 l. chacune au denier vingt d'intérêt, elle rendra 600000 l. chaque année; mais voulant rembourser une partie de chaque action avec une somme à peu près égale, on voit par la table suivante, que pour les 12 millions il faut débourser annuellement la somme de 1554000 l. & comme l'intérêt du denier vingt est de 600000 l. il seroit remboursé la premiere année neuf cents cinquante quatre actions avec les 954000 l. qui resteroient; & comme il n'y auroit plus la seconde année qu'onze mille quarante-six actions en payant la même somme à la fin de la seconde année, ces intérêts ne seroient donc plus que de 152300 l. on pourroit conséquemment rembourser cette même année mille deux actions, *&c.*

Cet emprunt est un moyen qui paroît avantageux pour la Province de Bourgogne; & même en réduisant les actions à 500 l. chacune, il procureroit avec confiance le dépôt de quantité de petites sommes qui ne peuvent pas toujours être placées utilement, & feroit enfin circuler dans la Province quantité de celles qui sont aujourd'hui dans l'inaction.

DISTRIBUTION D'UN EMPRUNT DE DOUZE MILLIONS

Divisés en douze mille actions de 1000 liv. chacune, pour acquitter intérêt & capital au denier vingt, en dix années.

ANNÉES.	ACTIONS existantes chaque année.	INTÉRESTS dus à la fin de chaque année.	ACTIONS remboursées tous les ans.	PRIX des actions remboursées tous les ans.	TOTAL de chaque année.
1	12000	600000	954	954000	1554000
2	11046	552300	1002	1002000	1554300
3	10044	502200	1052	1052000	1554200
4	8992	449700	1104	1104000	1553700
5	7888	394400	1100	1160000	1554400
6	6728	336400	1218	1218000	1554400
7	5510	275500	1279	1279000	1554500
8	4231	211550	1342	1342000	1553550
9	2889	144450	1410	1410000	1554450
10	1479	73950	1479	1479000	1552950
		3544045	12000	12000000	15544045

(*a*) Tiré de M. de Parcieux, de l'Académie des Sciences.

RÉSULTAT DES RÉCAPITULATIONS

Du prix des marchandiſes ſorties du Royaume par le Duché & le Comté de Bourgogne, allant aux Pays étrangers, depuis l'année 1748, juſqu'à 1759.

NOMS DES PAYS.

Angleterre, Allemagne, Lorraine, Pays de Liége, Danemarck, Flandre Autrichienne, Eſpagne, Hollande, Italie, Nord, Portugal, Ruſſie, Suéde, Suiſſe & Genève, Savoie & Piedmont, Iſles Françoiſes.

ANNÉES.		PRIX DES MARCHANDISES.		
1748	......	2108609 l.	15 ſ.	d.
1749	......	3195079	4	
1750	......	1185467	11	
1751	......	1877654	16	2
1752	......	5433210	10	2
1753	......	4033323	3	2
1754	......	2214587	10	4
1755	......	1765319	6	6
1756	......	2087478	10	10
1757	......	3140884	4	2
1758	......	1304652	14	6
1759	......	1818021	14	2
	Total	30164289	::	::

En diviſant cette ſomme totale par le nombre 12, on a pour ſomme moyenne, celle de 2513682 liv. qui comprend la valeur de toutes les marchandiſes, &c. Voyez pag. 16 du Mémoire.

FIN.